



Els camins de ferro: Història i cinema

Gonçal López Nadal



El coordinador del present cicle sobre *El ferrocarril al cinema*, al temps que agafa la torxa que li passarem en organitzar, en Ramon Molina i jo mateix, fa un parell d'anys, un primer cicle sobre el mateix tema, em dona uns generosos set minuts perquè vos parli dels camins de ferro a la història i al cinema. Admirador, com és en Jaume Vidal, del *comandante en jefe* no l'emularé convertint en hores els minuts. Tot i amb això, atès l'assoliment del propòsit del meu discurs, em sembla del tot impossible no superar el quart d'hora.

Tinc la fortuna que la meua presència s'ha vist precedida per la d'altres companys, qui han pontificat sobre diversos aspectes relacionats amb el ferrocarril. Segurament, ells, des dels seus respectius punts de vista, han glossat amb encert aquest maridatge, inseparable, que existeix gairebé des que va néixer el cinema. Com ben bé sabeu, l'arribada del ferrocarril és la primera pel·lícula de la història. Però això ja s'ha dit i estic ben segur que, de continuar pels mateixos camins, repeti-

ria estèrilment les presentacions dels amics que m'han avançat a la trona.

Tractaré d'imprimir una certa peculiaritat a les meves paraules; crec que val la pena que assenyali quelcom sobre el fenomen vertaderament revolucionari que va constituir el desenvolupament dels camins de ferro dins la història i, en concret, dins la història econòmica. Som conscient que el meu col·lega, i benvolgut amic Ramon Molina, com jo professor d'Història Econòmica a la UIB, i que ho sap TOT sobre els trens —sense cap dubte, ell és el millor especialista que ténim a les nostres Illes— ho hagués pogut exposar a la seva dissertació. Tot i així, tinc entès que va demostrar el seu saber enciclopèdic parlant de locomotores i de la seva vinculació al maquinista, segon es reflecteix molt clarament a la pel·lícula que ell presentà *La Bête Humaine*. (talment succeeix a *The General* de Buster Keaton!!!). En definitiva, resta en l'aire encara subratllar la gran fita que representen el ferrocarril i les transformacions estructurals que la seva difusió va motivar.

Com tots sabem, el fenomen del ferrocarril no va ser una altra cosa que el de generar un mitjà de d'autolocomoció que permetés la circulació dels vagons pels carrils. Uns i altres feia temps que existien, especialment en el transport del carbó. Mancava, tanmateix, l'element que donàs lloc a l'aparició d'un nou de tragí, un sistema del tot autònom. I aquest neix amb la locomotora. Vapor i carbó es combinen a la perfecció fins a generar efectes autènticament revolucionaris. Així, doncs, la invenció de l'enginyer George Stephenson és el punt de partida d'allò que, al llarg dels segles s'ha considerat com la Segona Revolució Comercial. (o la gran revolució dels transports desenvolupada durant segle XIX). Hem dit Segona Revolució Comercial: la primera és el gran desenvolupament del tràfic marítim mercantil, que, a partir del segle XI, va absorbint la major part de tot el comerç mundial. Recordem com, en el naixement del món modern, les caravel·les es mengen les caravanes, en feliç expressió del malarat historiador italià Carlo Maria Cipolla. El mar, els oceans constitueixen des de lla-



Al cap i a la fi, el món del cinema no és exclusivament el d'una fàbrica de somnis; també representa una manera prou subtil, molt de pics, immillorable de fer-nos entenedora la història, i, per això, d'estimar-la.

vors —i fins la primera meitat del XIX— l'espai ideal de trànsit dels productes mundials, esclaus inclosos.

L'aparició de la locomotora i la seva aplicació a partir la tercera dècada del segle XIX, transformarà radicalment el mapa del trànsit mundial, amb unes conseqüències, també, revolucionàries. Entre 1840 i 1906 el planeta Terra es veu farcit de quilòmetres de rails: de 7.200 quilòmetres de vies de ferro es passa a 925.300. El comerç intern per terra ja no és un mer complement del comerç marítim, ni del comerç fluvial. En aquest darrer, el supera extraordinàriament. En termes de producció carregada, hom podria dir que, a les darreries del XIX, sengles mitjans gaudeixen d'una capacitat ingent. I entre tot dos —recordem que el vapor havia reemplaçat les veles i el ferro, la fusta— han capgirat el món; aqueix és absolutament distint del que partien no ja des del període, diguem-ne napoleònic, ans de les primeres confrontacions proletàries de mitjan segle. Els trens —i els vapors— (així com el telègraf) contribueixen a escampar per tot arreu els avanços, prometeics, de la Revolució Industrial. Pel que fa concretament al ferrocarril, cal remarcar la seva inextricable associació amb la consolidació i imposició del capitalisme. Més d'un autor ha arribat a vincular totalment aquest dos fenòmens, argumentant que la història del ferrocarril és la història del capitalisme. (vegeu, per exemple, amb totes les seves llacunes, el cas espanyol, segons ho presentava fa ja una grapat d'anys el catedràtic Gabriel Tortella. Efectivament, l'ex-

traordinari estel que presenten els camins de ferro comporta ineludiblement la posada en marxa dels processos d'industrialització: vegeu casos tan dispars com el belga, l'alemany, el francès, l'italià i el rus Tot i amb això, l'exemple més representatiu, el cas més paradigmàtic, és el que afecta els Estats Units d'Amèrica De fet, la seva història, especialment durant bona part del segle XIX, està totalment explicada dins la microhistòria del ferrocarril. El paroxisme ha arribat tan alt que un dels més coneguts historiadors de l'economia nord-americana, el professor Robert Fogel, es va arribar a plantejar que hagués estat d'aquest país si al llarg de la seva fase de formació (és a dir els de l'encapçalament de la gran pel·lícula de David W. Griffith *The Birth of a Nation*) no hagués comptat amb la presència i el desenvolupament dels camins de ferro. Capitalisme i món empresarial, capitalisme i finances, accions, obligacions, tot fa olor de carbó i de ferro, encara que també de fusta —com dirien els germans Marx! Tothom vol participar en el negoci: l'any 1906 set importants grups empresarials (avui diríem poders fàctics) controlen més del 60% de l'empresa ferroviària: Harriman, 40.000 km; Vanderbilt, 36.000 km; Hill, 34.000 km; Pennsylvania, 32.000 km; Morgan 29.000 km; Gould, 27.000 km i Rock Islands, 24.000 km.

Abandonarem el món, fred, de les xifres, no però sense esmentar algunes de les conseqüències més significatives: el ferrocarril ocasiona un accelerament vertiginós de tots els processos de producció, implica així mateix, la caiguda dels preus ja no únicament de productes tinguts fins el moment com a matèries primeres irreemplaçables ans també de la resta dels sistemes de transport. Això promou, estimula i explica gran part dels moviments migratoris, complementant —ara sí— al paper grandios dels grans transbordadors (*AMERICAAMERICA!*). Dins l'esfera financera, com he dit, els ferrocarrils constituïran els principals valors especulatiu, animant els mercats borsaris on es trafiquen intensament les obligacions i les accions. Dos punts finals, força importants: el ferrocarril és una eina imprescindible en l'aplicació de les

explotacions dels continents ja subdesenvolupats, com ara Centre-amèrica i Sud-amèrica (i el Carib), com també l'Àfrica, especialment la subsahariana. ¿Com s'explica, doncs, que l'aparició dels trens a Cuba, abans que a la seva metròpoli, si no és per tragar-ne el sucre?, ¿com s'entén l'extracció i conducció de pedres precioses de les regions equatorials i australs africanes? *And last but not the least*, el ferrocarril influirà qui-sap-lo en les formes de planificar la guerra i altres operacions militars. La mobilització de tropes i la millora de la logística revolucionaran les estratègies. Dos conflictes en són més que suficients com a exemple: la Guerra de Secció americana (la de l'esmentada *El Maquinista de la General*) i, jo pens especialment, la Batalla de Crimea en què el nombrós exèrcit tsarista no pot arribar a temps a Odessa per vèncer la coalició britànico-franceso-turca. Aquest desastre militar tindria conseqüències inevitables, almanco en el primer desmuntatge del vell sistema feudal rus, pròleg un xic avançat, si es vol, de la gran revolució proletària de 1917.

Probablement, la major part de les fites citades hagin estat narrades en forma filmica. Llavors, és clar, el protagonista ha estat, eminentment, el tren. Al cap i a la fi, el món del cinema no és exclusivament el d'una fàbrica de somnis; també representa una manera prou subtil, molt de pics, immillorable de fer-nos entenedora la història, i, per això, d'estimar-la. ■

Referència bibliogràfica

Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea. Editorial Ariel, Barcelona, 1967 (reeditat sota el títol de *Las máquinas del tiempo y de la guerra*. Editorial Crítica, Barcelona, 1999).

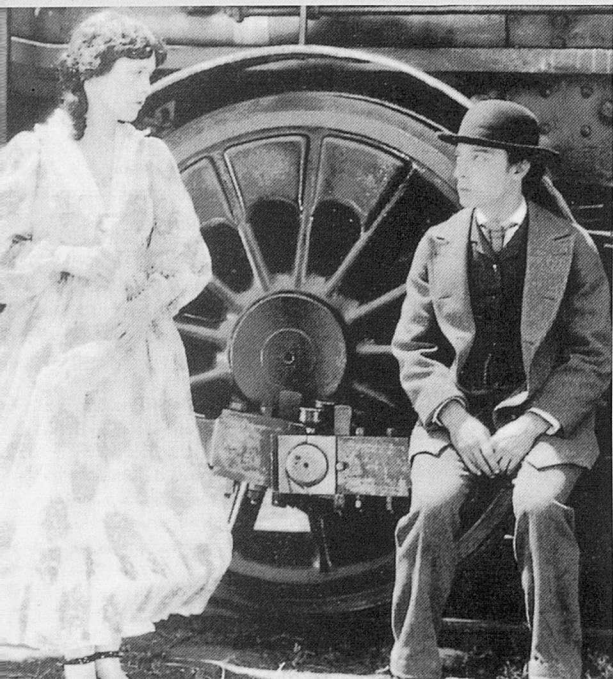
Jean HEFFER i William SERMAN, *De las revoluciones a los imperialismos*. Editorial Akal, Madrid, 1978, plana 42.

Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles. Editorial Tecnos, Madrid, 1973.

Alan S. MILWARD y S.B. SAUL, *El desarrollo económico de la Europa continental*. Editorial Tecnos, Madrid, 1979 y Jacques MARSEILLE (Ed.) *L'Industrialisation de l'Europe Occidentale (1880-1970)*, ADHE, Paris, 1998.

Carl N. DEGLER, *Historia de los Estados Unidos*. Editorial Ariel, Barcelona, 1986.

Rail-roads and American Economic Growth. Essays in Economic History. Baltimore, 1964.



El maquinista de la General.